Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

25 928 Navo helikopterproject NH-90

Nr. 71

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG
Vastgesteld 17 februari 2015

De vaste commissie voor Defensie heeft op 17 december 2014 overleg gevoerd met Minister Hennis-Plasschaert van Defensie over:

- **de brief van de Minister van Defensie d.d. 27 oktober 2014 inzake de aanbieding van de veertiende jaarrapportage over het helikopterproject NH90 (Kamerstuk 25 928, nr. 68);**
- **de brief van de Minister van Defensie d.d. 16 december 2014 over hervatting afname NH90 helikopters (Kamerstuk 25 928, nr. 69).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Ten Broeke

De griffier van de vaste commissie voor Defensie,
Van Leiden

kst-25928-71
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

Voorzitter: Ten Broeke
Griffier: Mittendorff

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Ten Broeke, Günal-Gezer, Hachchi, De Roon en Vuijk,

en Minister Hennis-Plasschaert van Defensie, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 10.00 uur.

De **voorzitter**: Goedemorgen. Ik open het algemeen overleg over de veertiende jaarrapportage over het helikopterproject NH90. We hebben met de woordvoerders een spreektijd afgesproken van vijf minuten, met twee interrupties in eerste termijn.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Enige weken geleden, op 3 november, spraken we met deze Minister in het wetgevingsoverleg Personeel Defensie over het feit dat we nog weinig vrouwelijke vliegers bij de krijgsmacht zien. De Minister heeft toen zelf gezegd dat ze het vak van vliegen ook zeker iets voor Nederlandse vrouwen vindt. Ze had gesproken met de vrouwelijke Apache-vlieger die we in Mali hadden. De Minister heeft gezegd dat ze die vrouw een fantastisch boegbeeld vindt voor elke jonge dame die geïnteresseerd is in het vliegersvak. Dat was hartstikke mooi op 3 november. Maar de laatste weken zie ik steeds een spotje van de krijgsmacht op de televisie waarin vliegers worden geworven voor de krijgsmacht. Men probeert belangstelling voor die functie te wekken. Op zich is dat een heel mooi spotje. Er komen F-16's en helikopters in voor én mannelijke vliegers, maar waar is die vrouw? Kort en goed: zouden wij ons in de werving iets meer kunnen focussen op de mogelijkheid om vrouwen binnen te halen?
Dan kom ik op de NH90. Mij is gebleken dat er in Duitsland, met name in de Frankfurter Allgemeine Zeitung, enige roering is over problemen die Duitsland heeft met zijn NH90's. In Afghanistan is de rechtermotor van een van die toestellen ontploft. Dat zou trouwens al in juni gebeurd zijn. Het heeft ertoe geleid dat Duitsland, ik dacht in november, alle NH90's een aantal dagen aan de grond heeft gehouden. Men kwam er namelijk niet achter wat de oorzaak was. Later is besloten om er toch weer mee te gaan vliegen. Maar, aldus de berichtgeving, de Duitse vliegers zijn heel erg bang om nu nog met dat ding te vliegen. Zij hebben het gevoel dat ze er weer in gezet worden omdat de helikopterdeals er nu eenmaal betrouwbaar moeten blijven uitzien. Hebben we in onze NH90's dezelfde motor als de Duitsers hebben? Moeten wij dus ook voor zo'n probleem vrezen? Of is dat bij ons helemaal niet aan de orde?
Dank aan de Minister voor de brief die we gisteren mochten ontvangen. Het betreft een korte brief over het gegeven dat ze verder wil gaan met het afnemen van de NH90's nadat Nederland dat ook enige tijd had stilgezet. De Minister meldt dat de problemen bij de nog te leveren helikopters zullen worden opgelost onder verantwoordelijkheid en voor rekening van de fabrikant en dat er een agreement letter is waarin afspraken zijn neergelegd over oplossingen en kosten. Naar aanleiding van die brief heb ik nog een aantal vragen betreffende het kostenverhaal. Die vragen gaan met name over de negentien maatregelen die moeten worden genomen om fouten van de fabrikant preventief op te lossen. Het is mij niet helemaal duidelijk – het staat niet letterlijk in de brief – wat preventief oplossen in dit geval inhoudt. In de brief staat wel dat het onder andere inhoudt dat we dingen vaker moeten schoonmaken, smeren en inspecteren. Het is mij echter niet helemaal duidelijk of dat preventief oplossen ook nog leidt tot vervanging van onderdelen. Zal de fabrikant ook opdraaien voor het kostenaspect van het preventief handelen, dat voor

negentien van die problemen nodig is? Dat is mij nog niet helemaal duidelijk.
Een andere vraag is of de extra reservedelen die nodig zijn om de gevolgen van corrosie tegen te gaan of op te lossen en die dus gekocht moeten worden, ook voor rekening van de fabrikant zijn, of dat we die toch zelf moeten betalen.
Dan is er nog het punt dat voor een kwart van de honderd problemen die geïdentificeerd zijn in het kader van de NH90, nog geen oplossing in de brief staat. De Minister denkt dat daaraan gewerkt gaat worden door de fabrikant. Is de fabrikant daarbij ook aan een termijn gehouden? Of heeft de fabrikant hier een soort carte blanche in? Ik mag hopen van niet, maar ik krijg graag duidelijkheid hierover.
Ik heb een vraag over het werkaandeel dat de Nederlandse industrie zou toekomen rond de ontwikkeling en de productie van de NH90's. Dat werkaandeel schiet nog steeds tekort. Het tekort komt overeen met een bedrag van 113 miljoen euro, als ik het goed heb. Zijn er mogelijkheden om het werkaandeel nog te vergroten, aangezien andere landen hun bestelaantallen hebben verlaagd of zich zelfs hebben teruggetrokken uit het project, zoals Portugal?
Tot slot heb ik nog de volgende vraag. Nu Portugal zich heeft teruggetrokken uit het project, behoudt het dan nog zijn werkaandeel in de opbrengsten van het project of is dat nu ook vervallen?

De heer **Vuijk** (VVD): Voorzitter. Met instemming neemt de VVD-fractie kennis van de recente brief van de Minister, waarin zij meldt dat de resterende NH90-helikopters worden afgenomen. De VVD-fractie juicht het toe dat die afspraken zijn vastgelegd in een roadmap en in een agreement letter. De VVD prijst de industrie dat zij haar verantwoordelijkheid neemt. De industrie zal namelijk niet alleen de corrosieproblemen oplossen, maar zal ook toekomstige problemen verhelpen. De Minister schrijft dat deze afspraken vertrouwen geven. Dat is ook zo. Dat is goed, maar we zijn er nog niet helemaal.
Afgelopen vrijdag bracht een delegatie van de vaste commissie voor Defensie een leerzaam werkbezoek aan vliegbasis De Kooy in Den Helder. Tijdens dat werkbezoek spraken wij met vliegers, onderhoudsmedewerkers en commandanten. De delegatie werd bijgepraat over het werken met de NH90. Het blijkt overtuigend dat de NH90 een onmisbaar onderdeel is voor het transport van troepen en materieel tijdens militaire operaties op zee. De NH90 blijkt wat mij betreft ook een krachtig wapensysteem en sensorplatform te zijn dat die operaties op zee tot in het hoogste geweldsspectrum adequaat kan uitvoeren. Daarom vindt de VVD-fractie het een goede zaak dat de Minister overeenstemming heeft bereikt met de fabrikant en dat de levering wordt hervat. De totale kosten voor de extra Cougar-inzet inclusief gederfde verkoopopbrengsten in de periode van 2015 tot 2020 zijn 105 miljoen euro. Heeft het hervatten van de levering gevolgen voor de extra inzet van de Cougars?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik miste de laatste vraag, sorry.

De heer **Vuijk** (VVD): Mijn vraag gaat over de extra inzet van de Cougars die in de brief wordt genoemd. Heeft het feit dat het afnemen van de NH90 weer op gang komt, nog effect op de hoogte van dit bedrag en het inzetten van de Cougars? Er zijn nogal wat vragen daarover geweest. Ik ben nieuwsgierig naar de financiële kant van de zaak.
Voorzitter. We kunnen het niet alleen. Die zin komt terug in allerlei dossiers binnen Defensie. Meer internationale samenwerking is wat ons betreft terecht een belangrijke prioriteit van dit kabinet. De NH90 is een concreet Europees samenwerkingsproject, waaraan Nederland sinds 1991 met vier bondgenoten deelneemt en nog eens met zes landen samenwerkt. We hebben dan ook een contract getekend voor twintig helikopters.

Wat zijn de geleerde lessen van dit langlopende project? Hoe belangrijk blijkt bijvoorbeeld het hebben van een lead nation? Gaat het kabinet het in de toekomst anders doen? Waarom worden er zo veel verschillende configuraties opgeleverd? Als we één ding zien bij al die projecten, is het juist dat wordt gezocht naar schaalvoordelen. Op het moment dat je met zijn allen één helikopter ontwikkelt maar toch weer voor ieder land een eigen configuratie maakt, schiet het eigenlijk niet zo op. Daar hoort natuurlijk deze vraag bij: is Nederland ook onderdeel van dat mechanisme door om een compleet eigen configuratie te vragen? Hoe wordt daarover nagedacht als het in de toekomst gaat om samenwerkingsprojecten? Volgens mij is dat een vraag die bij heel veel materieelprojecten iedere keer terugkomt, zeker als we die in internationaal verband in Europa samen proberen te realiseren.
Dan kom ik op een lastig onderwerp. Collega De Roon sprak er net ook al over. Inzetbaarheid blijkt een lastig onderwerp te zijn door gebrek aan reservedelen. Het is een standaardklaagzin in elk AO dat over militair materieel gaat. Hoe kan het bestaan dat er helikopters worden ontwikkeld en verworven zonder dat er voldoende reservedelen zijn die nodig zijn om te vliegen? Let wel: het gaat hier niet om bijzondere onderdelen die door extreem gebruik kapotgaan, maar om reservedelen die volgens een vast schema om de zoveel vlieguren vervangen moeten worden. Het heeft niets te maken met corrosieproblemen. Ik begrijp best dat in de beginfase sommige delen harder slijten dan verwacht. Maar dat deze helikopters vervolgens werkloos aan de grond staan, is toch niet aanvaardbaar? Wat is de oorzaak en wat wordt hier nu aan gedaan?
Een klein puntje is het patiëntenvervoer vanaf de Waddeneilanden naar de vaste wal. Ook hier zijn al vele vragen over gesteld. De NH90 is te groot en te duur voor deze taak. Ik ben even de aansluiting kwijt. Wellicht kan de Minister mij helpen met de laatste stand van zaken. Hoe gaat het geregeld worden?
Het werkaandeel voor de instandhoudingsfase zou kunnen worden vergroot. In de stukken lees ik dat het huidige werkaandeel van Nederland voor de industrie nog 113 miljoen euro lager is dan is afgesproken. Hoe staat het met de onderhandelingen? Gaat het lukken? Wat is het springende punt?
Het volgende punt heb ik hier al een paar keer eerder opgebracht. Ik begrijp dat de Minister er geen fan van is, maar ik vraag het toch weer: zou een bijzondere vertegenwoordiger, zoals bij de opvolger van de F-16, uitkomst kunnen bieden?
Ik rond af. We hebben gezien dat de NH90 een mooi toestel is. Het is een waardevolle aanwinst voor onze krijgsmacht. Als het inzetbaarheidsvraagstuk samen met de industrie kan worden opgelost, zijn we er helemaal.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Collega Knops is verhinderd deze ochtend vanwege andere verplichtingen. Ik mag deze inbreng ook namens de CDA-fractie houden.
Als ze inzetbaar zijn, functioneren de NH90-helikopters naar wens. Daarbij benadruk ik de woorden «als ze inzetbaar zijn». De NH90-helikopter is al smalend de vliegende Fyra genoemd. Ik wil niet zover gaan. Dat weet de Minister ook. Operationeel is het goed materieel, maar het gebruik laat wel zijn sporen na. Over de vele corrosie en de slijtage hebben we al eerder met deze Minister gesproken. Het is goed te lezen dat de Minister de directe kosten hiervan ...

De **voorzitter**: Laten we heel even wachten, want de openingsbel gaat. U weet dat dit altijd enige tijd in beslag neemt.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het is goed te lezen dat de directe kosten hiervan verhaald worden bij de fabrikant, maar de vraag blijft: zijn

hiermee de kinderziektes van de NH90 voorbij? Dat is mijn eerste vraag aan de Minister.
Van de Minister ontvingen wij gisteren het bericht dat op vele onderdelen oplossingen zijn gevonden en dat de laatste zeven NH90-helikopters afgenomen worden. Ik lees ook dat er op 24 punten nog geen oplossing is. Defensie heeft ook één toestel moeten afstaan om de resterende fouten in het ontwerp te vinden. Daarnaast zijn de verouderde Cougar-helikopters uit de verkoop gehaald om voorlopig het tekort op te vullen. Er is dus ook een update om ze weer inzetbaar te maken voor operationeel gebruik. Zijn de modificaties voor de Cougar-helikopters voldoende om een verantwoorde vervanger te zijn voor de NH90? Wordt hiermee ook het gemis ondervangen van de NH90-helikopter die nu voor analyse wordt afgestaan?
De vorige sprekers hebben het ook gehad over de reserveonderdelen. Daar heb ik ook vragen over, want de reserveonderdelen vormen momenteel een probleem voor Defensie. De al verminderde helikoptercapaciteit, waar mijn fractie maar ook de CDA-fractie de nodige zorgen over heeft geuit, krijgt met dit verhaal van de reserveonderdelen weer extra tegenslagen, want zowel de Chinooks als de nieuwe NH90-helikopters hebben hiermee te kampen. Kunnen we dit ook bij de Cougar verwachten? De Minister gaf namelijk in 2010 aan dat diverse productielijnen voor de Cougar-onderdelen vanaf 2015 opgeheven worden. Wat betekent dit voor de inzetbaarheid van de Cougar-helikopters? Zijn er voor de Cougar voldoende reserveonderdelen beschikbaar?
Een belangrijk onderdeel in het gezamenlijke project van de NH90 is dat het bedrijfsleven in de deelnemende landen meeprofiteert. Nu hebben een aantal partnerlanden hun bestelling aangepast. Frankrijk heeft de bestelling vertraagd, Duitsland neemt minder NH90's af en Portugal heeft zich geheel teruggetrokken. Toch heeft dit geen invloed op het afgesproken werkaandeel. Klopt het dat, ondanks dat een partner zich volledig terugtrekt, het werkaandeel behouden blijft? Ik kijk met name naar Portugal, dat zich inderdaad heeft teruggetrokken uit dit project en dat geen helikopters zal afnemen. Is het mogelijk dat andere partners het werkaandeel overnemen? Dat lijkt mij wel zo fair. Zijn er sinds de rapportage van maart dit jaar nog nieuwe ontwikkelingen voor het NH90-project bij de partnerlanden?
Defensie opereert natuurlijk niet alleen in verre landen. Ook binnen onze grenzen bewijst de Nederlandse krijgsmacht zijn grote waarde. In nauwe samenwerking met de Kustwacht houdt de Koninklijke Marine onze wateren veilig. Of er nu sprake is van een brand aan boord, een ongeval op zee of een aanvaring met een ander schip, de helikopters van Defensie staan 24 uur per dag paraat. Maar door de problematiek met de NH90 worden nu andere helikopters voor deze rol ingezet. Wat zijn de eerste ervaringen met de inzet van de NH90 bij binnenlandse «Search and Rescue»-taken (SAR-taken)? Zal de NH90 de SAR-taken van de verouderde helikopters overnemen als alle NH90-helikopters geleverd zijn? Blijft Defensie in de toekomst deze civiele taken uitvoeren?
Ik rond af, want ik begrijp dat ik door mijn tijd heen ben. Het herstel van de NH90-fouten wordt kosteloos. De Minister heeft de afgelopen periode veel kritiek gehad, maar zij heeft nu in ieder geval een duidelijke stap gezet als het gaat om dit dossier. Ik vraag haar om de ontwikkelingen te volgen en scherp in de gaten te houden, want onze militairen opereren vaak onder moeilijke omstandigheden. Het materieel mag dan ook niet falen.

De **voorzitter**: Ondanks het feit dat u voor twee partijen sprak, bent u keurig binnen de tijd gebleven, mevrouw Hachchi. Maakt u zich dus geen zorgen. Ik probeerde u met signalen en handgebaren nog iets aan te geven. Aan de andere kant vind ik het goed om te constateren dat u

binnen de tijd bent gebleven. De afspraak die we met elkaar hebben, is dat ik u waarschuw als u nog een minuut de tijd heeft.
We gaan snel door naar mevrouw Günal-Gezer.

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Voorzitter. Zoals collega Vuijk net zei, waren we afgelopen vrijdag met een aantal collega's van de commissie op werkbezoek bij het Defensie Helikopter Commando bij vliegkamp De Kooy. We zijn daar in gesprek gegaan met verschillende mensen die betrokken zijn bij de NH90: technici, vliegers en commandanten. We zijn uitvoerig geïnformeerd over hun ervaringen met de NH90, over wat ze dagelijks meemaken, over wat goed gaat en wat minder goed gaat. Tijdens onze aanwezigheid op De Kooy hebben we drie NH90-toestellen zien vliegen. Dat was een prachtig mooi moment. De toestellen waren teruggekomen uit Engeland, waar de vliegers drie weken op scholing waren geweest. Het was heel erg mooi om dat mee te maken. Of dat speciaal voor ons geregeld was, blijft natuurlijk de vraag. In ieder geval wil ik vanaf deze plek iedereen bedanken die een bijdrage heeft geleverd aan dit mooie bezoek, in het bijzonder de Minister.
Dit project wordt al heel lang gedomineerd door tegenvallers, problemen en vertraging. Daar hoeven we niet geheimzinnig over te doen. De negatieve beeldvorming beheerst al jaren het project. Daarom wilde ik mijn inbreng vandaag beginnen met de ervaringen die we hebben opgedaan tijdens het werkbezoek, met wat we gehoord en gezien hebben. De directe gebruikers van het toestel geven aan dat er nog wel degelijk knelpunten zijn, maar over het algemeen zijn ze zeer enthousiast over het toestel. Ze zijn ontzettend enthousiast en vol lof over met name de mogelijkheden, de capaciteiten van het toestel als zeer geavanceerd, volwaardig wapensysteem. Maar de problemen zijn er nog. We blijven die ook bespreken. Een aantal collega's hebben die problemen ook benoemd. Ook wij zijn heel blij met de brief van de Minister die gisteren binnenkwam, met name omdat daaruit blijkt dat er afspraken zijn gemaakt en dat de afname van de resterende toestellen kan starten. Desondanks wil ik graag een aantal vragen aan de Minister stellen. In de brief van de Minister worden allerlei oplossingen genoemd, zowel correctieve als preventieve oplossingen. Ik zou graag van de Minister een korte toelichting daarop willen hebben. Kan zij op hoofdlijnen vertellen wat de oplossingen inhouden? Andere collega's hebben daar ook min of meer naar gevraagd. We gaan heel snel beginnen met de afname van de eerste twee toestellen van de overige zeven. Kan de Minister aangeven hoe de rest van het afnameschema eruitziet? Hoe zal het verlopen?
De directe kosten die gerelateerd zijn aan de corrosieproblematiek, worden verhaald op de fabrikant. Hebben we in dat proces het maximaal haalbare eruit kunnen halen om de kosten op de fabrikant te verhalen? Dan hebben we ook nog te maken met 105,8 miljoen extra kosten door de vertraagde invoer van de NH90. In de jaarrapportage staat dat het, vanwege de contracten die we in het verleden hebben afgesloten, niet mogelijk is om die kosten te verhalen op de fabrikant. Wat hebben we niet goed gedaan in het verleden? Waarom kunnen we die kosten niet gedeeltelijk of geheel op de fabrikant verhalen? Voor de kosten van 105,8 miljoen zijn middelen gereserveerd, maar het is heel lastig om dat terug te vinden in de begroting. Kan de Minister aangeven hoe we dat in de begroting kunnen zien?
De collega's hebben gevraagd naar de reserveonderdelen. Ik sluit mij daar graag bij aan. Ik wil er wel één vraag aan toevoegen: zijn wij het enige land dat problemen heeft met de reserveonderdelen? Ook andere landen maken gebruik van het toestel. Hebben die andere landen vergelijkbare problemen? Welke bijdrage kan de Nederlandse industrie eventueel leveren aan het oplossen van de problemen?
Ik sluit mij aan bij de vragen die collega's hebben gesteld over het werkaandeel. Eén vraag die nog niet is gesteld, gaat over de full-mission

trainer, de simulator. Die nemen we nog niet af vanwege de software- en hardwareproblemen. Welk gevolg heeft het uitstel voor de afname? Waarom gaat de simulator naar De Kooy en niet naar bijvoorbeeld Gilze-Rijen? Aangezien u weet dat ik een Brabants Kamerlid ben, kunt u zich die vraag wel voorstellen.
De risico's worden met name kwalitatief benoemd: over welke risico's hebben we het? Het zou ons helpen als er naast het noemen van kwalitatieve punten ook kwantitatief aangegeven zou kunnen worden wat voor bedragen zijn gemoeid met het type risico's en of de bandbreedte van risicoreservering voldoende is.
Als laatste kom ik op de SAR-taken. Ook daarover is al een en ander gevraagd. We hebben externe capaciteit voor de dag- en nachttaken in het kader van SAR moeten inhuren vanwege de vertraging van de introductie van de NH90. Kan de Minister aangeven wat dat inhoudt? Hoeveel extra inhuur was er nodig in 2014? Voor 2015 geldt dezelfde vraag. Hebben we daar enig inzicht in? Blijft de NH90 met SAR-taken ook in de toekomst beschikbaar voor de regio als achtervang bij calamiteiten?

De **voorzitter**: Kan de Minister terstond antwoorden of heeft zij een moment nodig om haar vragen te ordenen? Dat laatste is het geval.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Er zijn een paar detailvragen gesteld, voorzitter. Ik moet dus even mijn gedachten ordenen. Een schorsing van maximaal tien minuten is voldoende. Dan kan ik ook nog even naar de wc.

De vergadering wordt van 10.23 uur tot 10.32 uur geschorst.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Voorzitter. Ik zal allereerst zeggen dat ik het zeer op prijs stel dat de commissie het bezoek heeft gewaardeerd. Ook door onze mensen is het bezoek van de commissie zeer gewaardeerd, omdat er open en eerlijk met elkaar van gedachten kon worden gewisseld. Er kon niet alleen worden ingegaan op het feit dat de NH90 ons hier en daar de nodige hoofdpijn bezorgt, maar er is ook op gewezen dat de NH90, als hij eenmaal inzetbaar is, een fantastisch wapensysteem is – dat heeft mevrouw Hachchi terecht gezegd – en dat er eveneens heel goede ervaringen mee zijn opgedaan. De fractievoorzitters hebben dat ook kunnen ervaren toen zij aan boord waren van Zr. Ms. Van Speijk. Ook zij waren er toen zeer over te spreken. Er is ons veel aan gelegen om ervoor te zorgen dat we straks volledig over het wapensysteem kunnen beschikken.
De heer De Roon sprak over de wervingsspotjes. Ik kon een glimlach niet onderdrukken, want hij heeft gelijk. Let wel: in de spotjes worden echte vliegers gebruikt. We hebben nu slechts één vrouw op de Apache zitten. Wat mij betreft heeft zij inderdaad een boegbeeldfunctie. Toevallig heb ik onlangs, mede naar aanleiding van de opmerkingen die door diverse leden, door de heer De Roon, mevrouw Eijsink, mevrouw Hachchi en anderen, zijn gemaakt tijdens het WGO Personeel, gezegd dat we er meer naar moeten kijken en dat we een beleid moeten ontwikkelen ten aanzien van de specifieke wervingskanalen voor de vrouw. Afgelopen week opende ik met de Koning het Nationaal Militair Museum. Daar was een oud-vlieger van de F-16 aanwezig, een vrouw. Zij had echt fantastische verhalen. Het enthousiasme spatte ervan af op het podium. Hoe dan ook, het draagt wel bij aan de uitstraling en de kracht van de organisatie. Daarbij komt dat we iedereen nodig hebben, mannetje of vrouwtje. Ik neem het punt van de heer De Roon graag ter harte. Ik hoop van harte dat het ook is terug te zien in onze nieuwe wervingsspotjes op termijn.

De **voorzitter**: De heer De Roon geeft aan dat hij helemaal tevreden is met uw toezegging. Maar die gaan we niet noteren. Die hebben we allemaal gehoord.

Minister **Hennis-Plasschaert**: De heer De Roon vroeg ook naar het incident met de Duitse NH90. Het spreekt voor zich dat ik daarover contact heb, ook met mijn Duitse collega Ursula von der Leyen. Toevallig hadden wij vlak na het incident een bijeenkomst in Brussel. Toen hebben we daar ook even met elkaar over gesproken. Als er iets gebeurt in Duitsland, weten wij dat onmiddellijk en kunnen wij direct de gevolgen bezien voor eventuele Nederlandse NH90's. We hebben toen vrij direct kunnen vaststellen dat er geen gevolgen waren. Ook Duitsland heeft zelf snel zijn beperkende maatregelen laten varen. Mogelijk ligt er een gebruikersfout aan ten grondslag. Dat wordt nog nader uitgezocht, maar ook dat kan natuurlijk gebeuren. De vraag was echter of Nederland dezelfde motor heeft. Het antwoord daarop is ja. Maar als er iets gebeurt, bij ons, in Duitsland of in een ander land, dan is er direct contact, ook tussen de betrokken bewindspersonen.
De heer De Roon, de heer Vuijk, mevrouw Hachchi en mevrouw Günal-Gezer spraken over het werkaandeel. Hoe gaan we de industrie er maximaal bij betrekken? We hebben daar eerder met elkaar over gesproken. Ik heb toen ook gesteld dat het Nederlandse werkpakket stabiel is. Ter compensatie zijn werkpakketten door de industrie aan het Nederlandse bedrijfsleven aangeboden voor werk dat samenhangt met de instandhouding. Dat betreft dus niet zozeer het productiecontract. De Kamer moet dan bijvoorbeeld denken aan de levering van zogenoemde standard parts door Fokker en het onderhoud van rotorbladen door Airborne. Voor het onderhoud van rotorbladen is een contract getekend tijdens het recente NIDV-congres, waarbij in ieder geval ook mevrouw Günal-Gezer aanwezig was.
Voor de goede orde: het werkaandeel van Nederland is 4,4% en dat is hoger dan het percentage af te nemen toestellen. Dat is namelijk 3,3%. Het is echter lager – daar loop ik ook niet van weg – dan het afgesproken werkaandeel van 5,5%. Door in te zetten op werk dat samenhangt met de instandhouding, denk ik dat we nog een aantal meters kunnen maken. Zaken nu opengooien zou alleen maar leiden tot hogere kosten en nog meer vertraging. Ik zeg heel eerlijk: dat is ook na intern beraad echt niet in ons belang. Daar moeten we heel open over zijn. Dat hebben we ook eerder met elkaar besproken. Het klinkt aantrekkelijk, maar het is niet goed als je het opengooien of het drammen laat leiden tot nog meer vertraging en daarmee hogere kosten. Dan stel ik voor dat we toch proberen om er zo veel mogelijk uit te slepen bij de instandhouding.

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Ik heb op dit punt een heel korte vraag. Kan de Minister aangeven of er op dit moment concrete ontwikkelingen zijn waarmee wellicht binnen afzienbare tijd de achterstand kan worden ingelopen wat betreft het Nederlandse werkaandeel?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Nee. Ik verwijs net naar het contract dat is getekend met Airborne tijdens het NIDV-congres. Ik heb op dit moment geen actuele ontwikkelingen op mijn netvlies staan. Als die er wel zijn, zal ik niet aarzelen om die in de eerstvolgende voortgangsrapportage te melden.
De heer De Roon en anderen spraken over het feit dat Portugal zich uit het project terugtrekt. Er werd gevraagd hoe het kan dat het werkaandeel behouden blijft. Mevrouw Hachchi was daar ook duidelijk over. Ik laat mij niet uit over het feit dat Portugal zich heeft teruggetrokken. De vraag is of het financieel gewin oplevert voor Portugal als het zich terugtrekt. Portugal heeft namelijk heel veel betaald voor het productiecontract, maar eindigt met nul helikopters. Dat rechtvaardigt nog wel het werkaandeel. Bovendien brengt het overbrengen van het werkaandeel naar andere landen veel extra kosten en vertragingen met zich. Dat heb ik net ook gezegd. Dat kunnen we echt niet gebruiken. De vraag of het handig is wat Portugal heeft gedaan, is echt aan Portugal zelf, maar u allen kunt zich

ongeveer het plaatje voorstellen met de kosten die Portugal wel degelijk kwijt is aan het eindigen met nul helikopters.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb een vraag over het werkaandeel. In dit geval is Portugal het land dat zich terugtrekt. Begrijp ik het goed dat de Minister zegt dat het in principe mogelijk is om het werkaandeel van de landen onderling aan te passen en dat het in het geval van Portugal puur gaat om het feit dat het er al geld in heeft gestopt, nog los van het feit dat het misschien helemaal niet zo slim is dat dit land zich terugtrekt, en dat daardoor het werkaandeel behouden blijft? Principieel zou het dus wel mogelijk zijn om het werkaandeel, de verdeling tussen de landen aan te passen als een land zich zou terugtrekken? Begrijp ik de Minister goed?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Er kan heel veel als je dat bespreekbaar wilt maken, maar uiteindelijk gaat het er wel om dat je de gevolgen daarvan overziet. Wat betekent het specifiek voor Nederland? Levert het de industrie direct wat op of is de opbrengst marginaal? Of worden we vooral geconfronteerd met extra kosten voor de NH90 en nog meer vertraging? Dat laatste is het geval. Er wordt goed naar gekeken. Ik heb net aangegeven dat ik, gelet op alle problemen en de extra kosten die al samenhangen met de NH90, wil vermijden dat er nog meer vertraging komt en dat er nog meer kosten zullen zijn. Dat is al moeilijk genoeg. Het opengooien van de verdeelsleutel ten aanzien van het werkaandeel zou alleen maar tot meer kosten en meer vertraging leiden.
De heer De Roon vroeg of de preventieve maatregelen leiden tot extra kosten. Het fijne van het preventieve aspect is dat het zich vooral vertaalt in ietwat meer werk maar niet zozeer in meer kosten. Extra kosten zie je veel meer bij correctieve maatregelen. Het is wel aardig om te vermelden dat de industrie ook de on-the-jobtraining hiervoor organiseert. Dat gebeurt op kosten van de industrie. Daarbij vind ik de interactie wel aardig.
De VVD vroeg de vorige keer en nu ook bij monde van de heer Vuijk heel concreet of het gegeven van een lead nation zou hebben uitgemaakt. Mijn antwoord daarop is: ja, natuurlijk. Ja, met hoofdletters. Ik heb dat reeds bij herhaling gesteld. Internationale projecten kunnen complex worden – ook al hoeft dat helemaal niet – naarmate meer landen deelnemen, zeker als er geen lead nation is aangewezen. Als er vergaderd wordt zonder voorzitter, wordt het al snel een Poolse landdag, waarbij iedereen zijn eigen eisen en wensen op tafel legt, met buitengewone trage besluitvorming als gevolg. Wij hebben nu tegen wil en dank de rol van lead nation op het punt van de corrosieproblematiek. Dat betekent wel dat andere landen dat ook hebben geaccepteerd. Zij volgen en steunen ons in de maatregelen die nu worden genomen. Uiteindelijk heb je wel de massa nodig, ook om voortgang te boeken in de contacten met de industrie. Maar laat dit dan ook een les zijn. Ik denk dat we hier nog vaak met elkaar over spreken, zeker als straks in 2016 de NH90-vloot compleet is. Het ontbreken van een lead nation of een lead industry is, gelet op de hoeveelheid verschillende wensen en eisen en als gevolg daarvan de verschillende configuraties, eigenlijk totaal onwenselijk. Ik heb eerder met de Kamer besproken dat de vormgeving van de Europese of internationale samenwerking bij vorige trajecten echt van een andere orde was dan bij dit traject. Dit is misschien wel een van de eerste echte samenwerkingstrajecten waarbij men zich massaal heeft verslikt in wat het betekent om samen te werken. Het betekent niet allemaal je eigen koninkrijkje naar voren duwen. Je moet er ook voor zorgen dat je gezamenlijk tot oplossingen komt. Dat geldt natuurlijk niet alleen voor de NH90. Het geldt ook voor andere materieel-projecten. In dat opzicht ben ik blij dat we bij de F-35 in ieder geval een heel duidelijke lead nation hebben, zeg ik tegen mevrouw Hachchi. Dat is een grapje.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Over de F-35, de JSF, komen we nog te spreken. Ik heb geluisterd naar de beantwoording van de Minister op het punt van de lessons learned. Zij zegt dat het belangrijk is dat er een lead nation is. Zegt zij daarmee dat partnerlanden allemaal deze les hebben geleerd en dat er in het vervolg een lead nation wordt aangewezen? Is daar een weg te bewandelen of heeft de Minister nog behoefte aan steun, ook vanuit de Kamer? Ik zou in eerste instantie van de Minister willen weten hoe dit internationaal wordt gedeeld met de partnerlanden en of dit een les is die in het vervolg opgepakt gaat worden.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Dat is een terechte vraag. Nederland kan wel iets geleerd hebben, maar als andere landen die lessen niet hebben getrokken, wordt het buitengewoon moeizaam communiceren. Ik denk dat de lessen die we hier hebben geleerd, een-op-een worden toegepast, bijvoorbeeld in onze samenwerking met Duitsland. Er is sprake van een vergaande samenwerking met Duitsland; dat weet mevrouw Hachchi heel goed. Nederland zal in ieder geval iedere keer bij deelname heel goed op het netvlies hebben wie de lead nation is en waar de lead industry zit. Je ziet het nu ook bij het MRTT (Multi Role Tanker Transport), waarvoor we in Europees verband de juiste stappen zetten. Daarbij zijn we heel duidelijk zelf de lead nation. Dat betekent niet dat je niet hoeft te praten met de partnerlanden, in dit geval Noorwegen en Polen. Sterker nog, je wilt zo veel mogelijk gezamenlijk doen, maar uiteindelijk moet het voor iedereen duidelijk zijn wie de kar trekt. Nederland is er zelf bij als het in een ontwikkelingstraject of in een gezamenlijk ander project stapt en maakt dan zelf ook de afweging. De les voor Defensie is: niet nog een keer op deze wijze, om welk project het ook gaat. Het is wel van belang dat ik het aan de orde blijf stellen, niet alleen bij de Raad in Europa maar ook binnen de NAVO. Ik juich het alleen maar toe als de Kamer dit ook doet in haar contacten met collega-parlementariërs uit andere landen, met wie veel wordt samengewerkt.
Dan kom ik op de reservedelen. Voor ieder nieuw wapensysteem geldt dat de reservedelenvoorraad in eerste instantie niet op orde is. Dat is dus niet uniek voor de NH90. Het kost tijd. Je hebt niet gelijk in de gaten welke reservedelen het meeste aan slijtage onderhevig zijn. Soms kan het weleens veranderen, afhankelijk van de omstandigheden waaronder een wapensysteem wordt ingezet. Afspraken die daarvoor op contractbasis zijn gemaakt met de industrie, willen per land nog weleens verschillen. Dat is hier ook het geval. Dat heeft ook zijn uitwerking in de wijze waarop de reserveproblematiek zich vertaalt in de betrokken landen. Voor alle duidelijkheid: de reservedelenproblematiek die Nederland kent, is niet uniek voor Nederland. We zitten dus allemaal met de nodige problemen.
In het kader van de corrosieproblematiek hebben we meer dan ooit contact gehad met de industrie. De druk was groot, voor ons omdat wij graag zo snel mogelijk over een operationele NH90-vloot willen beschikken, maar ook voor de fabrikant. Het gaat hierbij onder andere om zijn reputatie. Het spreekt voor zich dat de fabrikant er ook veel aan gelegen is.
In de gesprekken die wij de afgelopen tijd hebben gevoerd, hebben wij niet alleen aandacht gevraagd voor de corrosieproblematiek, maar hebben wij ook nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de resterende problematiek, inclusief de reservedelen. Ik kan niet anders zeggen dan dat wij op dit moment frequent overleggen met de industrie en dat er maximale druk wordt uitgeoefend door de partnerlanden om de vereiste ondersteuning te krijgen.
DMO (Defensie Materieel Organisatie) heeft al verschillende keren heel direct contact gehad met de directie van NHIndustries. Zij heeft duidelijk gemaakt dat de logistieke ondersteuning en productondersteuning van de NH90 op korte termijn fors moet verbeteren. Op het hoogste niveau is door de president van NHIndustries inmiddels toegezegd dat de onder-

steuning aanzienlijk zal verbeteren. Ook met NAHEMA (NATO Helicopter Management Agency) en het NSPA (NATO Support Agency), het NAVO-agentschap dat in opdracht van de landen de uitvoerende logistiek voor zijn rekening neemt, is veelvuldig overleg, regulier en ad hoc. Het gaat vaak over specifieke reservedelen en het niet kunnen bestellen van reservedelen door het ontbreken van prijzen.
Er is mij gevraagd: hoezo ontbreken de prijzen? Dat hoort bij de introductie van een nieuw wapensysteem. Dat is echt niet uniek voor de NH90. Kortom: een aantal reservedelen zijn nog in ontwikkeling. Dan krijg je weer te maken met de eisen van luchtwaardigheid. Ik denk dat we de juiste stappen voorwaarts maken en dat dit de komende jaren ook vertaald wordt in een en ander. Het vertrouwen is er, maar we zijn er nog niet, zoals de heer Vuijk terecht opmerkte. Maar de toezeggingen op het hoogste niveau geven de burger én de militair moed.
De heer Vuijk vroeg naar de extra inzet van de Cougar. Hij vroeg ook of de hervatting wellicht invloed zal hebben op de middelen die we gereserveerd hebben voor extra inzet van de Cougar. Voor alle duidelijkheid: die extra inzet is vooral afgestemd op basis van een capability gap. Deze gap neemt in de tijd af. We hebben eerder met elkaar hierover gecommuniceerd. De balans moet uiterlijk in 2023 hersteld zijn. Ik hoop natuurlijk dat dit eerder het geval is, maar laten we het ruim nemen om toekomstige teleurstellingen te voorkomen. De hervatting heeft als zodanig geen effect op de voorziene capability gap, maar de gap zal door de jaren heen wel afnemen. Het gaat om schattingen, om ramingen. Het zal zich dus moeten vertalen. Als we kunnen besparen op de inzet van de Cougar omdat de NH90 het goed doet, ben ik de eerste die dat aan de Kamer zal melden.
Mevrouw Hachchi vroeg of de kinderziektes er nu echt uit zijn. Ik hoop het van harte, maar ik zal daar geen garanties over geven, omdat het nog steeds een nieuw wapensysteem betreft, ook al praten we er al een tijdje over. Dan zijn er kinderziektes te verwachten. De corrosieproblematiek is wederom niet uniek voor de NH90. We hebben dat bijvoorbeeld gezien bij de CV90 en vroeger ook bij de introductie van de Lynx. Ook daarbij hadden we ineens corrosieproblematiek. Ook daarvoor zijn toen maatregelen genomen, alhoewel het andere problemen betrof dan waar we nu over praten. Ik ben wel heel blij dat de corrosieproblematiek nu wordt aangepakt en dat er afspraken zijn gemaakt. Er zijn ook afspraken gemaakt over wat er wordt gedaan op het moment dat nieuwe problemen zich aandienen. De fabrikant is dan ook bereid om het voortouw te nemen. Nogmaals, dat geeft vertrouwen, maar ik kan geen garanties geven.

Mevrouw **Hachchi** (D66): We hebben gisteren die brief van de Minister ontvangen. Op zich is dat best wel laat. Misschien ben ik vergeten om dat in mijn inbreng te onderstrepen. Allereerst geef ik het volgende signaal aan de Minister: het zou handig zijn als de Kamer zo'n brief iets eerder zou ontvangen. Dan kunnen we ook een goed debat hierover voeren.
Daarnaast zegt de Minister dat er op 24 punten nog geen oplossing is. Dat heb ik ook in de brief gelezen. Het is positief dat de corrosieproblematiek helemaal op het bordje van de fabrikant ligt, maar ik lees dat er nog wel wat zorgpunten zijn. De Minister geeft vandaag aan dat zij afspraken heeft gemaakt, maar dat de fabrikant het voortouw neemt. Ik zou iets meer gerustgesteld willen worden door de Minister. Wat bedoelt zij daar precies mee? Gaan we straks niet verrast worden als uit die 24 punten dingen naar voren komen waaruit blijkt dat Defensie weer in de buidel moet tasten om problemen op te lossen? Hoe concreet kan de Minister vandaag antwoord geven op de afspraken die ze nu heeft staan met de fabrikant?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik had de brief graag eerder naar de Kamer gestuurd, maar dan had ik ook eerder de handtekeningen moeten hebben. Er is tot op het laatste moment hard onderhandeld, zowel over de roadmap als over de agreement letter. Ik achtte dat in het belang van

Defensie. Ook als ik de deadline van vandaag niet had gehaald met betrekking tot dit AO, had ik het gemeld. Het plannen van een AO is één, maar uiteindelijk kan ik niet de hele wereld daaromheen precies zo sturen dat we die datum halen. We hebben er alles aan gedaan om het voor het AO van vandaag aan de Kamer ter beschikking te stellen. Dat is gelukt. Ik neem de opmerking van mevrouw Hachchi ter harte, maar ik neem aan dat zij begrijpt dat zo'n complex spel met fabrikanten en partnerlanden zich niet altijd in het malletje van de Kameragenda laat duwen.
Wat mevrouw Hachchi over de 24 punten zegt, snap ik heel goed, maar dat zit in die roadmap. Dat is precies waar de fabrikant zijn verantwoordelijkheid gaat nemen. Mevrouw Hachchi sprak net over een helikopter die terug zou moeten. Dat is nog niet het geval, maar ik heb wel aangegeven dat onderdelen van die helikopter terug moeten voor nadere analyse. Dit betekent niet dat separaat een helikopter eruit wordt getrokken en wordt teruggestuurd naar de fabrikant, maar dat de betreffende helikopter begin 2015 een 600 uursinspectie moet ondergaan. De onderdelen waarop corrosie is geconstateerd, worden uitgebouwd en aan de fabrikant ter beschikking gesteld voor analyse. Dat is in het belang van Defensie. Deze onderdelen worden gerepareerd, geretourneerd of omgewisseld voor het einde van de onderhoudsperiode. Ik verwacht dat die periode wel iets langer gaat duren, maar hoeveel langer is niet op voorhand aan te geven. Als ik verwijs naar nieuwe problemen, heb ik het niet over die 24 punten. De roadmap is een levend document. Het kan goed zijn dat we door het intensieve gebruik onder bepaalde omstandigheden tot nieuwe ontdekkingen komen. Dan wil ik niet van de fabrikant te horen krijgen: sorry, maar we hadden 100 punten afgesproken; tot hier en niet verder. We hebben juist met de fabrikant afgesproken dat als zich nieuwe problemen aandienen in dit genre, om het zo te formuleren, de roadmap gewoon weer moet kunnen worden geüpdatet. Die problemen moeten weer op kosten van de fabrikant kunnen worden opgelost. Die geruststelling wil ik mevrouw Hachchi meegeven.

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Ik ga nog even door op de afspraak met de fabrikant in de roadmap en de waarborgen om de toekomstige problemen eventueel voor rekening van de fabrikant te laten komen. Kan de Minister iets meer vertellen over de waarborgen, waarover een en ander in de brief staat? In hoeverre wil, kan of mag de Minister de Kamer kennis laten nemen, mogelijk vertrouwelijk, van de afspraken die vastgelegd worden of vastgelegd zijn in de roadmap? Behoort dat tot de mogelijkheden?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Even om de vraag van mevrouw Günal-Gezer helder te krijgen, wil zij de roadmap of de agreement letter inzien?

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Er zijn afspraken gemaakt, die worden vastgelegd in de roadmap, zoals in de brief staat. Daar gaat het met name om. Is het mogelijk dat de Kamer daarvan kennisneemt?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Dat is altijd ingewikkeld omdat het ook heel veel commerciële informatie betreft. De afspraken zijn vastgelegd in de agreement letter als aanvulling op het productiecontract. Dit is een juridisch bindende overeenkomst tussen NAHEMA (NATO Helikopter Management Agency) namens Nederland en NHI. In de roadmap worden de problematiek en de technische oplossing daarvoor beschreven. Heel eerlijk gezegd denk ik niet dat de Kamer en ik daar überhaupt iets van begrijpen, want daarvoor heb je toch wat kennis van zaken nodig. De vraag is dus of ik de Kamer een plezier doe met het geven van inzage in de roadmap, ook omdat wij niet zomaar alles openbaar kunnen doen. Dat heeft ook weer te maken met de agreement letter en het productie- en instandhoudingscontract dat eerder is getekend. Ik weet dat mevrouw

Günal-Gezer, ikzelf ook, groot voorstander is van zo veel mogelijk in de openbaarheid, maar hiervoor geldt ook dat we rekening hebben te houden met het feit dat het soms om vertrouwelijke dan wel commerciële informatie gaat. Omdat de roadmap zulke technische, dus commerciële details bevat, weet ik dat de industrie daarvoor geen toestemming zal geven. Ik kan wel nagaan of ik de agreement letter vertrouwelijk ter inzage kan leggen voor de Kamer zodat zij er kennis van kan nemen. Als de Kamer daarbij in het achterhoofd houdt dat dit een aanvulling is op het productiecontract en dat het daarmee juridisch bindend is, snapt zij ook een beetje hoe die parapluconstructie eruitziet.
Mevrouw Hachchi vroeg, terecht denk ik, naar de modificatie van de Cougar en of die Cougar alles kan. Nee. Als ik het goed heb, staat dat ook in de jaarrapportage. We hebben er ook eerder over gesproken. De Cougar is nooit in het leven geroepen voor maritieme gevechtstaken, dus daar zul je beperkingen zien. We hebben vorige keer besproken dat de Cougar voor maritiem optreden moet kunnen blijven stilhangen, stabiel moet kunnen zijn, maar dat kan de Cougar niet vanzelf. Daar worden nu wat activiteiten voor uitgevoerd, maar dat is niet afdoende om de maritieme gevechtstaken helemaal af te dekken. Daarom ben ik er zo op gebrand om zo snel mogelijk verder te gaan met de afname van de NH90, uiteraard op de voorwaarden die we eerder met elkaar hebben besproken.
Ik heb intern navraag gedaan naar de reservedelenproblematiek bij de Cougar. Ik heb moeten vaststellen dat het verkrijgen van de juiste reservedelen niet specifiek problematisch is. De contacten met de original equipment manufacturer zijn goed. De noodzakelijke onderhouds- en reparatiecontracten zijn afgesloten, dus dat is op zich goed nieuws. Waar aangelopen wordt tegen het niet verkrijgbaar zijn van specifieke reservedelen, zal bijtijds naar een passend alternatief moeten worden gezocht. De organisatie is hier zeer van doordrongen, want zij trekt veel geld uit om een capability gap te adresseren door het inzetten en niet-verkopen van de Cougar. Dit betekent ook dat we straks niet kunnen hebben dat er vele Cougars aan de grond staan. Het is wel een punt van aandacht; dat ben ik van harte met mevrouw Hachchi eens.
Ik meende dat mevrouw Günal-Gezer sprak over het afleverschema. Dat staat op pagina 7 van de jaarrapportage. Ik vind het ingewikkeld om dat nu op te lezen, maar er wordt precies in kaart gebracht hoe het afleverschema er naar verwachting uitziet. Zoals we het nu plannen, rolt de Nederlandse NH90 begin 2016 van de assemblagelijn. De modificatietrajecten naar de final radar capability duren dan nog tot 2019. Na 2019 zijn er naar ik hoop twintig NH90's in één configuratie beschikbaar. De capability gap van de NH90 neemt door de jaren heen gestaag af omdat er meer vlieguren beschikbaar komen. Wat ik net al zei, ik hoop dat in 2023 de capability gap volledig zal zijn verdwenen en zoveel eerder als mogelijk is.

De heer **De Roon** (PVV): Nu de Minister spreekt over het oplossen van de capability gap, heb ik nog het volgende punt. Ik las in de media dat Duitsland inmiddels zou hebben aangeboden aan andere NAVO-landen om een poule van NH90's te creëren. De door Duitsland bestelde NH90's zouden in die poule komen. Het zou twintig andere NAVO-landen hebben gevraagd of ze daarvoor belangstelling hebben. Is de Minister ook benaderd met die vraag en, zo ja, hoe denkt zij daarover?

Minister **Hennis-Plasschaert**: U bent goed geïnformeerd, moet ik zeggen.

De heer **De Roon** (PVV): Alleen maar Duitse kranten lezen!

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ja, de Duitse kranten. Hier wordt inderdaad over gesproken. Ik heb hierover gesproken met Ursula von der

Leyen. Dat is nog heel erg in de beginfase. Dat heeft wel weer alles te maken met de wens, ook van Duitsland, om zo veel mogelijk internationaal op te treden en daarmee gebruik te maken van de beschikbare capaciteit. Het wordt bestudeerd. Ik kan er nu echt nog geen details over geven. Het is geopperd en daarna volgt er nog een heel lang traject. Als het wat meer om het lijf krijgt, zal ik de Kamer daar zeker over informeren en zal ik er zeker naar verwijzen in de eerstvolgende rapportage over internationale militaire samenwerking. Zoals bekend ben ik groot voorstander van die verdergaande samenwerking, zeker met Duitsland. Als dat voor Nederland kansen biedt, dan zal ik niet aarzelen om daar het been bij te trekken.
We hebben net al gesproken over de zeven resterende toestellen en het afleverschema. Het zou heel mooi zijn als we met het hervatten van de afspraken de eerste twee al begin 2015 in ontvangst kunnen nemen. Maar goed, dan loopt het dus nog even door naar 2016.
Mevrouw Günal-Gezer of ik kan verwijzen naar de begroting als het gaat om de extra kosten van 105,8 miljoen euro. Ik heb de begroting er nu niet bij, dus ik vind het even lastig om deze vraag te beantwoorden. Ik kan mij wel herinneren dat er specifiek aan het begin van de begroting een lijstje staat waarin vermeld is wat we gaan doen met de intensivering, de 100 miljoen die we van de zomer erbij hebben gekregen. Daarin wordt uiteengezet wat de verwachte bijdrage daaruit is – die wordt uit de intensivering betaald – voor de Cougar door de jaren heen. Ik meen mij te herinneren dat die tabel daarin staat. Ik zal dat nog eens nagaan. Als je kijkt naar de totale kosten, in die 105,8 miljoen euro zitten natuurlijk ten eerste de gederfde verkoopopbrengsten van ongeveer 27,2 miljoen, ten tweede de personele kosten van ongeveer 26 miljoen en ten derde de materiële exploitatie van bijna 52 miljoen. Dat is bij elkaar opgeteld 105,8 miljoen voor de komende zes jaar. Per jaar is dat gemiddeld 17,6 miljoen euro. De gederfde verkoopopbrengsten zijn niet afzonderlijk zichtbaar in mindering gebracht op beleidsartikel 6, Investering krijgsmacht, programma ontvangsten, maar worden wel beter in kaart gebracht door de tabel aan het begin, maar zoals gezegd ga ik dat nog na. Personele kosten en materiële exploitatie zijn niet afzonderlijk zichtbaar in de begroting – dat geldt voor alles – maar zijn verdeeld over beleidsartikel 4, Taakuitvoering luchtstrijdkrachten, beleidsartikel 6, Investeringen krijgsmacht, beleidsartikel 7, Ondersteuning krijgsmacht, enzovoorts. Het is verspreid. Zo zit de begroting in elkaar. Dat is lastig, maar in dit geval is er aan het begin stevig verwezen naar het feit dat we de Cougar betalen vanuit de intensivering.
Vorige keer hebben we lang gesproken over de vraag welke kosten wel zijn te verhalen op de fabrikant en welke niet. Mevrouw Günal-Gezer stelde de interessante vraag wat de extra gevolgen zijn van de verminderde beschikbaarheid, dus niet zozeer de vervangende capaciteit door de Cougar. Ook de extra kosten als gevolg van de verminderde inzetbaarheid kunnen niet op de fabrikant worden verhaald, simpelweg omdat dit indertijd, ver voor onze tijd, expliciet is uitgesloten in het productiecontract. Alle partnerlanden, dus ook Nederland, zijn in 2000 met deze bepalingen akkoord gegaan. Het is niet helemaal ongebruikelijk dat dit gebeurt in contracten, zeg ik er gelijk bij, want uiteindelijk moet de fabrikant overleven. Je ziet dat er heel veel kosten op hem worden verhaald die gerelateerd zijn aan de directe schade, maar niet aan de indirecte schade. Nogmaals, ook dit is niet uniek voor de NH90.

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): De Minister zegt heel duidelijk dat dit indertijd niet in de bepalingen is opgenomen en dat het niet ongebruikelijk is dat dit niet gebeurt. Maar er zou wel degelijk ruimte kunnen zijn in zo'n contract om dat soort bepalingen wel op te nemen. Dit betekent dat we indertijd, ver voor onze tijd, niet scherp genoeg zijn geweest met z'n

allen om dit soort bepalingen wel op te nemen. Is dat een les voor de toekomst?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Het is wel iets om over na te denken bij ieder contract dat wordt afgesloten. De realiteit is dat het om een prijs vraagt als je alle schade op de fabrikant wilt verhalen. Het is zeker iets om over na te denken, maar het is geen automatisme, ook niet voor de toekomst, ook al hebben we hier een belangrijke les geleerd. Onbeperkte schadevergoeding verhalen op de fabrikant is gewoon niet realistisch. Als je dat wel wilt organiseren, zal de fabrikant daar een torenhoge prijs voor vragen. De vraag is vervolgens of Nederland in dat geval bereid is om die prijs te betalen ofwel dat Nederland denkt die risico's op andere wijze te kunnen mitigeren. Het is dus een overweging bij het sluiten van een contract, maar zeker geen automatisme. Het is ook realiteitszin in dezen als het gaat om het prijskaartje dat aan zoiets hangt.
Ik kom nog even te spreken over de risicoreservering. Volgens mij heb ik de risico-inventarisatie met de Kamer gedeeld in de vertrouwelijke bijlage van de jaarrapportage. Dat kan ik nu niet hardop zeggen. Alle individuele risico's zijn bij elkaar opgeteld. Als je die allemaal bij elkaar optelt, is de som groter dan de beschikbare risicoreservering. Het is echter niet zo dat alle risico's zich zullen manifesteren. Dat is nooit zo, ook hier niet. Het gaat bij risico's om kans maal gevolg. De kans bij ieder risico is weer anders, dus je kunt dat niet allemaal over één kam scheren. Wel acht ik de risicoreservering nog steeds voldoende om de risico's die zich materialiseren af te dekken als het gaat om de NH90, los van het feit dat we nu extra middelen beschikbaar moeten stellen voor inzet van de Cougar. Ik begrijp het punt van mevrouw Günal-Gezer. We hebben er gelukkig eerder Defensiebreed over gesproken – de F-35 is nu het eerste traject waarbij je dat heel duidelijk kunt zien – hoe we het risicomanagement kunnen verbeteren. Ik ga ervan uit dat de Kamer dit ook bij andere wapensystemen steeds beter op het netvlies zal krijgen. Dat vraagt wel iets van Defensie en de wijze waarop wij al onze rapportages steeds weer hebben ingericht.
Mevrouw Günal-Gezer mag de vraag waarom de training naar De Kooy gaat en niet naar Gilze zeker stellen gezien haar Brabantse wortels. Het gaat om hergebruik van de beschikbare infra op De Kooy. Daar zit ook de grootste gebruikerscommunity. Ik vind het dus volstrekt logisch dat het op deze wijze is en wordt ingeregeld, maar begrijp het punt van mevrouw Günal-Gezer.
De SAR-taken zijn wel iets waarover we even helder moeten zijn. Ik heb de Kamer daarover een brief gestuurd en heb er eerder met haar uitgebreid over gesproken. Defensie heeft door de problemen met de NH90 ook grote problemen met het leveren van de SAR-taak. Vanaf 1 januari 2015 wordt deze taak volledig uitbesteed. Defensie wil leveren, maar kan niet leveren. Je moet wel middelen hebben om te kunnen leveren. Als dat uiteindelijk niet gaat en het dusdanig schaars is, moet er interdepartementaal het besluit kunnen worden genomen om het al dan niet tijdelijk uit te besteden. Wat mij betreft is het tijdelijk. Dit betekent dat de NH90 wel degelijk de SAR-taak weer op zich zal nemen, maar we gaan wel, voor de goede orde, voor vijf jaar uitbesteden. Als het eerder kan, dan zal Defensie laten zien dat het eerder kan. Als het na die vijf jaar noodzakelijk is om een verlenging van de uitbesteding te organiseren, zal ik niet aarzelen. Uiteindelijk is het in niemands belang als er maar beperkt invulling kan worden gegeven aan de SAR-capaciteit, die zo cruciaal kan zijn. Voor de toekomst zal Defensie die taak gewoon weer naar zich toetrekken. Dat is iets anders voor het patiëntenvervoer, zeg ik er gelijk bij tegen de heer Vuijk. We hebben gezegd dat het patiëntenvervoer echt anders kan, zeker als je kijkt naar de kosten per uur van een NH90. Iemand met een slijmbeursontsteking moet natuurlijk van het eiland af naar het ziekenhuis. De vraag is welke helikopter tegen welke prijs je daarvoor wilt

inzetten. In goed overleg met de regio hebben we gezegd dat we dit anders kunnen organiseren. Tot het anders is georganiseerd, neemt Defensie haar verantwoordelijkheid, in elk geval tot 1 juli 2015. De laatste stand van zaken is dat er voortgang wordt geboekt, goede voortgang. Alle neuzen staan dezelfde kant op en men vertrouwt elkaar. De vraag is even in welke vorm dat gaat plaatsvinden en waar helikopters kunnen worden gestationeerd, bijvoorbeeld of colocatie op Leeuwarden een mogelijkheid is. Wanneer ik dat in beeld heb – ik verwacht in het eerste kwartaal van 2015 – kan ik de Kamer daar nader over informeren per brief. Voor mij is het echt van belang dat we op 1 juli 2015 kunnen zeggen: het wordt overgedragen en in goede handen achtergelaten; de patiënten op onze eilanden krijgen het vervoer waar zij recht op hebben.
Volgens mij heb ik hiermee zo veel mogelijk vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Mevrouw Günal-Gezer heeft er zeker nog één voor u.

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Wat betreft de SAR-taken heb ik de bevestiging gevraagd of de NH90 ook in de toekomst als achtervang beschikbaar blijft voor calamiteiten in de regio.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Zeker. Dat staat even los van het patiëntenvervoer, maar ik gaf net aan dat Defensie wil leveren, maar wel moet kunnen leveren, dus als de middelen er zijn. Nu, met de problemen met de NH90, moet ik vaststellen dat we onvoldoende middelen hebben om te leveren. Daarom is in goed overleg met de betrokken departementen besloten tot uitbesteding van de SAR-taak voor vijf jaar, maar zo veel eerder als mogelijk. Maar in de toekomst zal Defensie die taak gewoon weer op zich nemen met de NH90. Dus ja, dat is een bevestiging.

De **voorzitter**: Hiermee zijn we gekomen aan het einde van de beantwoording van de Minister in eerste termijn. In tweede termijn bedraagt de spreektijd twee minuten per fractie.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Ik ben blij dat de Minister inziet dat een wervingsfilmpje om vliegers binnen te halen voor de krijgsmacht waarin alleen mannen figureren, bij vrouwelijke geïnteresseerden niet het beeld «ze zijn ook op zoek naar mij» oproept. Dat is niet zo, dat beeld krijgen ze daar niet uit. Wij begrijpen dat de Minister dat beeld natuurlijk wel graag wil, dus ik hoop echt dat ze dat ook in een wervingsfilmpje gaat realiseren. Als het niet met die ene vrouwelijke Apachepiloot kan die we hebben – ik kan mij dat voorstellen vanwege privacy- of veiligheidsredenen – zou ik zeggen: huur gewoon een vrouw in. Ik denk bijvoorbeeld aan dat reclamefilmpje waarin Yolanthe Cabau van Kasbergen bij C1000 boodschappen ging doen met haar helikopter. Het mag ook iemand anders zijn dan Yolanthe. Ik denk bijvoorbeeld aan die Afghaanse helikopterpilote, die er wel is. De Minister zou haar kunnen charteren voor zo'n reclamefilmpje. Goed, alle gekheid op een stokje, het beeld is duidelijk. Ik hoop dat de Minister dit gaat realiseren.
Over de Duitse NH90's hebben we wat bezwerende woorden gehoord die de Minister overnam van haar Duitse collega, maar zo gerust ben ik er nog niet op. We hebben dezelfde motor als die in de Duitse helikopter is ontploft. Uit de berichtgeving tot zover begrijp ik dat die Duitse helikopter met een noodlanding uiteindelijk in Tadzjikistan is terechtgekomen. Die is nog steeds niet terug in Duitsland en moet dus nog steeds onderzocht worden. Men heeft nog steeds niet kunnen vinden wat de oorzaak was van het gebeuren. Dan denk ik toch dat er reden is voor de Minister om boven op de berichtgeving uit Duitsland te blijven zitten. De Minister knikt dat ze dat ook gaat doen. Ik hoop dat zij ook navraag doet naar de resultaten van het onderzoek waartoe Duitsland heeft besloten om alle motoren van zijn NH90's te gaan onderzoeken.

Dan is er nog de kwestie van de agreement letter. De Minister schrijft dat in die bindende overeenkomst is vastgelegd hoe problemen in de toekomst zullen worden aangepakt. Gaat dat alleen over de corrosieproblemen, waarmee het allemaal begonnen is, of ook over eventuele andere problemen, die wellicht nog aan het licht moeten gaan komen?

De heer **Vuijk** (VVD): Voorzitter. Ik dank de Minister voor de uitgebreide beantwoording en nogmaals dank voor het buitengewoon leerzame en informatieve werkbezoek dat wij mochten brengen aan De Kooy. Ook dank ik de industrie ervoor dat zij nog voor het eind van dit jaar meewerkt aan de roadmap en de agreement letter. Ik begrijp van de Minister dat er aan alle kanten heel veel werk is verzet om dit nog voor de jaarwisseling helemaal voor elkaar te krijgen.
Met betrekking tot de Cougars heb ik een vraag gesteld over dat bedrag. Ik begrijp van de Minister dat het geen effect heeft op dat bedrag en dat de inzet gewoon nodig is om de capability gap te slechten. Ik geef haar wel mee dat dit de komende jaren uiteindelijk vragen zal opleveren over de reservedelen, de nodige updates en de uitvoering van het onderhoud: wie doet dat, wat is de rol van de industrie daarin? Het gaat over de komende negen jaar. Dat is een behoorlijke periode, tot 2023. Deze vragen komen heel vaak langs en zullen bij de Cougars weer langskomen. Wat mij betreft hoeft dit nu niet in tweede termijn heel uitgesproken aan de orde te komen, want we hebben nog negen jaar de tijd om daarover te spreken. Dat geldt overigens ook voor de geoefendheid van de vliegers. Dan heeft de Minister het lijstje compleet met zaken waarover wij in het volgende AO vragen zullen stellen.
De Minister zei dat we het niet alleen kunnen en sprak over de internationale samenwerking. Volgens mij heeft zij heel duidelijk aangegeven wat de geleerde lessen zijn. Het punt van de lead nation is uitgebreid aan de orde gekomen. Ik begrijp goed dat wij op het punt van corrosie lead nation dreigen te worden of die misschien zelfs al zijn. Je moet ergens goed in zijn. Laten wij dat dan hierin zijn, in roest dus. Het is toch mooi als maritieme helikopters ook boven zee worden gebruikt, want dan zie je dat tenminste.
Het punt van de configuraties is genoemd. Ik denk dat daar ook een hoop geleerd is en dat de Minister terecht heeft aangegeven dat de geleerde lessen in beeld zijn gekomen in het programma van de opvolger van de F-16.
Dan een opmerking over de rol van de industrie in het kader van de reservedelen. Het zou goed zijn als er een eind komt aan de kannibalisatie. Het is zowel voor vliegers en monteurs als andere mensen verschrikkelijk om te zien dat militair materieel, zeker deze helikopters, geplunderd worden om andere helikopters aan het vliegen te houden. Het zou goed zijn als daar toch extra inzet op komt. Ik hoor dat de Minister daar veel aandacht voor heeft, maar het zou Defensie sieren als zij erin slaagt om de kannibalisatie op te lossen.
Voor mij is duidelijk geworden dat SAR-taken en patiëntenvervoer twee verschillende onderwerpen zijn. Ik denk dat het goed is dat we in het voorjaar nog een keer even heel precies horen hoe het patiëntenvervoer wordt opgelost, omdat ons met name daarover veel vragen bereiken uit het land van mensen die zich daarover zorgen maken. Ik begrijp van de Minister dat zij erbovenop zit. Ik vraag er alleen aandacht voor om duidelijk onderscheid te maken tussen SAR-taken en patiëntenvervoer. Voor mij is het nu duidelijk, maar het lijkt mij goed als het in de stukken ook heel scherp naar voren komt.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Allereerst dank ik de Minister voor haar antwoorden. Duidelijk is dat we het dossier helikopters voorlopig blijven volgen en dat we zorgen houden ondanks dat de Minister haar best doet om ons vandaag met antwoorden te bedienen. Het is goed dat

zij aangeeft – dat lees ik ook in de brief – dat er heldere afspraken gemaakt zijn met de fabrikant, zowel wat betreft de huidige problemen als toekomstige problemen. In die roadmap is voorzien. Ik druk de Minister echt op het hart dat zij de Kamer proactief informeert als zich nieuwe problemen voordoen. Ik benadruk het woord «proactief». Wat ik net al aangaf: het helikopterdossier blijft zorgwekkend. Het is voor de Kamer ontzettend belangrijk dat zij op tijd geïnformeerd wordt over ontwikkelingen, dus ook als zich nieuwe problemen zouden voordoen. Met de huidige problemen hebben we al genoeg voor de kiezen.
Zowel de Chinooks als de NH90's hebben te kampen met de kwestie van de reserveonderdelen. De Minister heeft gezegd dat er toezeggingen zijn gedaan op het hoogste niveau en dat zij daar vertrouwen in heeft. Bij de Cougar hebben we ook te maken met problemen ten aanzien van de reserveonderdelen. Ik heb de woorden van de Minister opgeschreven: het is een punt van aandacht. Maar op het punt van de Cougar zou ik toch verder willen gaan. Ik kan eigenlijk geen genoegen nemen met alleen een punt van aandacht. De Cougar ... Voorzitter, de Minister spreekt terwijl ik aan het woord ben. De Cougar is de vervanger van de NH90, die er nog niet is. Tegelijk is het niet de volledige vervanger, maar een verantwoorde vervanger. Hij is namelijk niet uitgerust voor maritieme gevechtstaken. Ik zou zeker kijken naar het feit dat de problemen met de reserveonderdelen van de Cougar al redelijk voorzien waren. In 2010 heeft de voorganger van de Minister in ieder geval aangegeven dat een aantal onderdelen opgeheven zouden worden. Dan blijft mijn concrete vraag staan: zijn er straks voldoende reserveonderdelen voor de Cougar beschikbaar en kan de Minister daarbij toezeggen dat de inzetbaarheid van de Cougar, die toch al een vervanger is van de NH90, daarmee geborgd is?
Ook op het punt van het werkaandeel heb ik de Minister goed beluisterd. Het is gerechtvaardigd dat Portugal zijn werkaandeel behoudt; daar hoef ik geen woorden meer aan vuil te maken. Maar ik begrijp wel uit de beantwoording van de Minister dat het in principe mogelijk is om het werkaandeel aan te passen binnen het programma. De Minister heeft helder aangegeven dat het in dit geval extra kosten en vertraging met zich zou brengen, wat onwenselijk is, maar ik begrijp dat het in theorie dus wel mogelijk is in het vervolg. Dat is belangrijk om te beseffen.
Tot slot één concrete vraag. Over Search and Rescue heeft de Minister het nodige gezegd. Ik kan dat ook helemaal volgen. Wat mij echter nog niet helemaal helder is, is in hoeverre er met de NH90 al genoeg ervaring is dat het een toestel is dat deze taak helemaal volwaardig op zich kan nemen. Ik begrijp dat er eerst uitbesteed gaat worden en dat we hopen dat de defensietaak weer helemaal bij Defensie ligt.

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de Minister voor haar uitgebreide antwoorden en voor de toezeggingen, onder andere de terinzagelegging van de letter of agreement.
Ik kan mij nog het debat van begin juli herinneren, uit mijn hoofd 2 juli, waarin we naar aanleiding van de ontstane corrosieproblematiek met elkaar om tafel hebben gezeten. Daarin hebben we in alle felheid en heftigheid gesproken over de problemen die zich openbaarden zo kort na de ingebruikname van de NH90. Door meerdere leden is het vertrouwen dat de Minister in de fabrikant had, terecht in twijfel getrokken. Ik heb zelfs woorden gebruikt als «gezond wantrouwen is meer op zijn plaats». Ik wil naar aanleiding van de brief van gisteren maar ook naar aanleiding van dit debat de Minister complimenteren met de stappen die zij sinds juli heeft gezet. Wat mijn fractie betreft, schept het bereikte resultaat tot dusver in ieder geval een begin van vertrouwen in dit hele proces. Zoals de Minister zelf zegt, zijn we er nog lang niet. We moeten ook blijven investeren en er scherp op blijven dat de afspraken met de fabrikant nagekomen worden. Maar in ieder geval geeft dit bij ons nu weer vertrouwen om dit proces wel scherp te blijven volgen.

Net als mevrouw Hachchi roep ik de Minister op om, wanneer zich in dit project nog onverwachtse ontwikkelingen voordoen, niet te wachten tot de volgende rapportage maar om dat direct aan de Kamer te melden. Verder wens ik de Minister, maar vooral alle gebruikers van de NH90 heel veel succes.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Voorzitter. Dank voor de vriendelijke woorden.
Tegen mevrouw Hachchi en mevrouw Günal-Gezer zou ik willen zeggen dat ik, als er echt onverwacht grote problemen zijn, er natuurlijk separaat melding van maak en natuurlijk zo veel mogelijk proactief. Meestal is het niet proactief, want ik moet ze eerst constateren voordat ik de Kamer kan informeren. Maar tegelijk hoop ik dat we, net als we bij de F-35 hebben afgesproken, ons zo veel mogelijk kunnen richten op de voortgangsrapportages. Het spreekt voor zich dat als er iets heel groots is, bijvoorbeeld iets à la de corrosieproblematiek, ik de Kamer separaat zal informeren. Anders moeten we over ieder incident apart een brief schrijven. Het is ook mooi om zaken te bundelen. Maar ik heb de boodschap goed verstaan.
De heer De Roon sprak over het wervingsfilmpje. Zijn bevlogenheid spreekt mij zeer aan. Ik ga er nu ook van alles aan doen – dat snapt u – om snel resultaat te boeken en dat te laten zien. De heer De Roon had gelijk. Het was overigens geen vlieger uit Afghanistan, maar uit Saudi-Arabië. Het is een prachtige vrouw die zeer goed tot haar recht zou komen in onze wervingsfilmpjes. O, ze komt uit de Verenigde Arabische Emiraten, zegt de voorzitter net.

De heer **De Roon** (PVV): Meer voor de volledigheid, niet dat het zo vreselijk belangrijk is. Er is een fantastische Afghaanse leidster van een F-16-squadron. Zij zou het kunnen zijn, maar Afghanistan heeft dus ook echt een militairehelikopterpilote. Zij is ook in de media geweest, dus we hoeven niet meer bang te zijn voor haar veiligheid of privacy, want zij is al bekend. Vandaar dat ik dat voorbeeld even noemde.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Helder. Ik ga ze allemaal eens even opsnorren.

De **voorzitter**: Ik geloof dat we dit moment van enthousiasme over Afghanistan zeker even moeten noteren.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Feit is dat het enthousiasme van de heer De Roon aanstekelijk werkt. Overigens kost het opzetten van een wervingscampagne altijd even tijd. Als zo'n campagne loopt, is er ook weer een break en komt er weer een nieuwe campagne. Het is dus niet zo dat ik daar morgen veranderingen in heb aangebracht, zeg ik even voor het managen van de verwachtingen hier. Maar ook hiervoor geldt dat ik de boodschap goed heb verstaan.
De Duitse motorproblematiek probeerde ik niet af te doen of onder het tapijt te vegen door te zeggen dat mijn Duitse collega bezwerende woorden heeft gesproken. Mogelijk ligt er echter een fout van de gebruiker aan ten grondslag bij het herstarten van de motor, die te heet was en te weinig lucht heeft gekregen. De details laat ik hier even buiten beschouwing, maar het wordt natuurlijk nader onderzocht. Het kapotlopen van een motor kan dus ook door een menselijke fout hebben plaatsgevonden. Er zijn geen aanwijzingen geweest om daarmee de hele NH90-vloot aan de grond te houden of beperkende maatregelen voor Nederland te nemen. Ik heb niet zozeer proberen aan te geven dat mijn Duitse collega bezwerende woorden zou hebben gesproken, maar dat er zo veel contact is dat wij elkaar onmiddellijk op de hoogte stellen via de militaire lijn en via de contacten tussen de Ministers omdat de gevolgen mogelijk groot zijn.

De roadmap gaat over de corrosieproblemen, zeg ik tegen de heer De Roon. Ik verwacht dat we bij de grote onderhoudsinspecties, de 600 uur en verder, misschien tot nieuwe ontdekkingen komen. Die verwachting is gebaseerd op de ervaringen die we tot nu toe hebben opgedaan. Het zou mij blij verrassen als we in een keer geen nieuwe problemen meer vaststellen. Andere problemen die zich kunnen voordoen bij de introductie van een nieuw wapensysteem vallen over het algemeen binnen de bepalingen van het contract, dus ook binnen de garantie. Dat staat los van de roadmap. De roadmap is helemaal gefocust op de corrosieproblematiek.
De heer Vuijk en mevrouw Hachchi spraken over de reserveonderdelen. Ik sloeg er net al even op aan, maar ik zal mijn mond voortaan houden; daar heeft mevrouw Hachchi helemaal gelijk in. Ik zei natuurlijk meer dan alleen dat het een punt van aandacht is. Ik zei: het is niet specifiek problematisch; er zijn contracten gesloten. Het is meer dan alleen zeggen: het is een punt van aandacht, gaat u verder maar slapen. Dat heb ik geenszins willen zeggen. Ik denk wel dat beide leden, de heer Vuijk en mevrouw Hachchi, daarvoor terecht aandacht vragen. Ik zei zelf net ook al dat het niet zo kan zijn dat je de Cougar inzetbaar wilt maken om een capability gap te dichten en vervolgens met een vloot Cougars zit die aan de grond wordt gehouden. Ik zeg niet dat er nooit problemen zullen optreden, want voor ieder wapensysteem en voor ieder stuk materieel dat vliegt, vaart, rijdt, zijn er zo nu en dan problemen. Dat zal misschien ook bij de Cougar gebeuren. Ik stel voor dat ik het ga opnemen in de rapportage over de NH90 als een separate paragraaf, zodat de Kamer dat ook een beetje kan volgen en daar zicht op heeft. Ik zie dat er ja geknikt wordt. Dat is mooi. We gaan dat doen. Dit geldt ook voor de reservedelen. De Kamer krijgt dan een beetje zicht op hoe we daarmee omgaan en hoe we eventuele risico's zo klein mogelijk willen houden.
In theorie is het mogelijk om het werkaandeel aan te passen, maar iedere keer als je over zoiets praat, moet je oppassen dat Nederland niet zozeer wordt gepositioneerd als het braafste jongetje in de klas. Bijvoorbeeld in geval van de F-35, waarbij we toch aanzienlijk zijn gezakt, namelijk van 85 naar 37, hopen wij nog steeds voldoende werk binnen te halen. Het werkaandeel is afhankelijk van een veelheid van factoren bij de afspraken die daarover zijn gemaakt en van de invulling daarvan. Ook is het afhankelijk van de industrie, die ook werkpakketten aanneemt. Soms wordt een werkpakket om een veelheid van redenen geweigerd. Het wijzigen daarvan heeft eventuele vertraging en kosten als gevolg, maar in theorie is er heel veel mogelijk.
Mevrouw Hachchi vroeg of de NH90 de SAR-taak op zich kan nemen. Het antwoord daarop is volmondig ja. Dat is de reden waarom ik graag wil dat Defensie de SAR-taak in de toekomst weer gaat uitvoeren, zoals eerder is afgesproken. Het is ook handig voor Defensie als het gaat om het maken van vlieguren, trainingen enzovoorts.
De heer Vuijk vroeg of het patiëntenvervoer en de SAR-taak duidelijk kunnen worden gescheiden. Volgens mij maak ik dat onderscheid, maar ik zal er nog meer op letten. Ik ben mij zeer bewust van de eerder ontstane onrust over patiëntenvervoer. Ik denk dat we dit voldoende hebben geadresseerd – ik wilde «platgeslagen» zeggen, maar dat klinkt wel heel bruut – door te stellen dat we niet in een keer onze handen ervan aftrekken. Defensie stopt als er een oplossing voor is. We vragen wel commitment van de regio om mede voor die oplossing te zorgen. Dat doen we samen. Tot die tijd zal Defensie haar verantwoordelijkheid nemen. Ik heb net gezegd dat het voor ons heel wenselijk is als we het op 1 juli 2015 kunnen overdragen. Op dit moment is het onderwerp van gesprek bij alle partners om die datum te kunnen halen. Maar van het in de steek laten van de eilanden en daarmee het patiëntenvervoer kan geen sprake zijn.

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Ik heb een concrete vraag. Kan de Minister ons in een kort briefje informeren als het allemaal formeel geregeld is, zodat we met z'n allen weten dat het geregeld is en wanneer het ingaat?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Zeker, dat had ik al gezegd.

De **voorzitter**: Sterker nog, we hebben dat al als toezegging genoteerd.

Minister **Hennis-Plasschaert**: In het eerste kwartaal van 2015 – het kan ook iets later zijn, maar in ieder geval in 2015 – geef ik een overzicht van waar we staan en wat er eventueel nog te regelen is, zodat de Kamer en daarmee de mensen in de betrokken regio er voldoende zicht op houden. «Het eerste kwartaal» is vrij ruim, maar ik kan niet helemaal beloven of dat begin februari of eind maart is, maar de Kamer krijgt het in het eerste kwartaal.
De heer Vuijk sprak over het kannibaliseren. Zeker voor het betrokken personeel is het pijnlijk dat je een fantastisch, gloednieuw wapensysteem in feite opeet om het broertje in de lucht te houden en inzetbaar te houden. Dat is ook de reden waarom we maximaal de druk opvoeren vanuit onze ervaringen met de corrosieproblematiek en daarmee de contacten die we hebben opgedaan om dit zo veel mogelijk te voorkomen in de toekomst. Ik kan niet zeggen wanneer het ophoudt. Uiteindelijk gaat het om de inzetbaarheid. De Kamer wil ook bijvoorbeeld dat er in het kader van de antipiraterijmissie, waarover we vanmiddag spreken, een NH90 aan boord staat. Dat wil de Kamer zeer terecht. Maar dit betekent ook dat de inzetbaarheid en specifieke operaties voor alles gaan en dat we soms onorthodoxe maatregelen moeten nemen. Dat is niet uniek, want ook bij andere nieuwe wapensystemen gebeurt het. Maar pijnlijk is het absoluut, zeker voor het betrokken personeel.
Daarmee heb ik echt alle vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Dat stelt u met heel veel zelfvertrouwen vast. Ik ontzeg u dat niet en sluit niet uit dat dit het geval is, maar ik kijk daarvoor toch nog even naar de Kamer. Ik zie grote instemming. Dit betekent dat mij niets anders rest dan over te gaan naar de toezeggingen. Ik verzoek u even goed mee te luisteren zodat we die goed in de toezeggingenregistratie kunnen opnemen.

- Indien er concrete ontwikkelingen zijn waarmee de huidige achterstand in het Nederlandse werkaandeel ingelopen wordt, zal dat gemeld worden in de volgende voortgangsrapportage.
- De Minister zal onderzoeken of de agreement letter aan de Kamer kan worden voorgelegd, al dan niet ter vertrouwelijke kennisname.
- Indien het opzetten van een poule met andere landen, met name Duitsland, tot concrete afspraken leidt, zal dat in een volgende rapportage Internationale samenwerking worden opgenomen.
- De Minister zal de Kamer informeren over de definitieve invulling van de SAR-taken, met name wat betreft het ziekenvervoer. De Minister zei net dat zij in elk geval zal trachten om dat te doen voor het einde van het eerste kwartaal van 2015.
- De Minister zal de Kamer proactief informeren als zich grote problemen voordoen met de NH90 die niet in de reguliere voortgangsrapportage kunnen worden meegenomen.
- De Minister heeft toegezegd om de ontwikkelingen met betrekking tot de Cougar ook mee te nemen in een separate paragraaf in de volgende rapportage over de NH90.

Dit zijn de toezeggingen die ik heb genoteerd. Ik zie dat ze op instemming kunnen rekenen. Dan zijn we hiermee aan het einde gekomen van dit algemeen overleg. Ik dank de Minister en haar ambtenaren voor hun

aanwezigheid alhier en vanzelfsprekend de Kamer en alle aanwezigen die dit overleg hebben bijgewoond.

Sluiting 11.35 uur.